

## **EVALUASI KESESUAIAN LOKASI TERMINAL KERTOSONO DI KERTOSONO KABUPATEN NGANJUK (Studi Multikasus Terminal Kertosono)**

**DWI APRILIA SARI**

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, sari.apriliah92@gmail.com

**DRS. KUSPRIYANTO, M.KES**

Dosen Pembimbing Mahasiswa

(Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

### **ABSTRAK**

Terminal merupakan komponen yang sangat penting didalam sistem transportasi penempatan lokasi terminal yang kurang sinkron dengan jaringan transportasi yang ada akan mengganggu fungsi terminal yang diharapkan. Kinerja pemakaian fasilitas terminal masih sangat rendah dan jauh dari harapan. Tidak optimalnya pemakaian terminal maka terlihat kondisi terminal Kertosono terkesan kumuh, kurang terawat sehingga umur konstruksi bangunan terminal menjadi cepat menurun karena kurangnya pemeliharaan secara rutin. Jaringan transportasi yang ada ikut terganggu karena sistem pemberhentian untuk melakukan transfer penumpang menjadi kacau dan tidak optimal. Tujuan penelitian untuk mengevaluasi kesesuaian terminal Kertosono. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan fenomenologi, yaitu mencoba menjelaskan atau mengungkap makna konsep atau fenomena pengalaman yang didasari oleh kesadaran yang terjadi pada beberapa individu. Instrumen yang digunakan adalah data primer (observasi, wawancara, dokumentasi) dan data sekunder. Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa berdasarkan aspek tata ruang, aspek normatif dan aspek praktis menunjukkan bahwa lokasi terminal menunjukkan lokasi yang strategis akan tetapi terdapat beberapa aturan yang kurang ditegak oleh pengelola terminal sehingga lokasi terminal masih membutuhkan beberapa penyesuaian dengan ketiga aspek tersebut. Pembangunan terminal Kertosono sudah sesuai dengan renstra pembangunan daerah akan tetapi kenyataan yang ada sekarang kinerja pemakaian fasilitas terminal masih sangat rendah dan jauh dari harapan.

**Kata Kunci : evaluasi, terminal**

### **ABSTRACT**

Bus station is a very important component in the transport system unsuitable location of the bus station that are less synchronized with the existing transport network will interfere with the function of the bus station expected. Performance bus station facility is loss and not optimum as expected. Due to the optimal uses of terminal kertoso. The conditions it is dirty and pour which means that the regular maintenance for building is lack and decreases the condition of building. As a result, the existing transportation system is distracted. by the dropping system there which more passengers movement chaotic and in optimal. The aim of research to evaluate the suitability of this kertoso. The research of this study uses qualitative methods with phenomenological approach, which tries to explain or reveal the meaning of a concept or phenomenon of experience based on the awareness that occurs in some individuals. The instrument used were primary data (observation, interviews, documentation) and secondary data. The result of this study on the some aspects, aspects of normative and practical aspect indicate that the location of the bus station shows the strategic location but there are some rules that are straight. By manager bus staff that the location of the terminal still requires some adjustments to the three aspects. Kertosono bus station construction is suitable with the strategic plan of regional development but in fact the current performance of the use of terminal facilities is still very low and far from expectation.

**Keyword : evaluation, bus station**

## **Pendahuluan**

Perkembangan kota merupakan suatu hasil dari proses interaksi dan akumulasi dari berbagai sistem aktivitas yang saling bersifat dependen dan mutualis untuk memperkuat sistem dalam upaya mengoptimalkan percepatan perkembangan kota, sementara lokasi perkembangan dari setiap aktivitas tersebut berada pada ruang wilayah yang saling berbeda. Kondisi yang demikian kemudian menjadi faktor utama dalam pengembangan suatu terminal sehingga mampu memberikan daya akses yang baik secara internal (antar bagian wilayah kota) maupun eksternal (antar daerah) hingga mempunyai fungsi/kedudukan yang saling berbeda dalam suatu sistem mobilitas yang aman, nyaman, praktis dan efisien (Sihono, 2006 : 3).

Terminal merupakan bagian dari jaringan pelayanan transportasi yang merupakan simpul dari suatu rangkaian jaringan transportasi jalan. Keberadaan terminal sangat vital dalam penyelenggaraan angkutan umum, karena disitu adalah merupakan tempat bertemunya antara penyedia jasa dan pengguna jasa, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang serta tempat istirahat bagi kendaraan umum (Sahri, 2007:2).

Terminal banyak kegiatan-kegiatan tertentu yang dilakukan, terkadang secara bersamaan, dan terkadang secara paralel, dengan berbagai kepentingan dan bermacam-macam komponen yang saling berinteraksi. Berbagai komponen tersebut, diantaranya yang sering dijumpai adalah interaksi antara calon penumpang bus dan bus itu sendiri, yang berkaitan dengan waktu bus mencari penumpang didalam terminal karena dirasakan oleh calon penumpang bus waktunya terlalu lama. Operator (awak kendaraan) waktu tersebut kurang mencukupi bila dikaitkan dengan jumlah calon penumpang yang akan diangkut, sehingga hal yang sering dilakukan oleh operator adalah masuk terminal lagi setelah keluar terminal atau menunggu untuk mencari penumpang diluar terminal dilokasi yang dirasa merupakan konsentrasi penumpang. Hal ini berakibat menurunnya fungsi terminal, karena banyak tumbuh pangkalan-pangkalan liar baik didalam maupun di luar sekitar terminal (Sahri, 2007:4).

Terminal merupakan komponen yang sangat penting didalam system transportasi penempatan lokasi terminal yang kurang sinkron dengan jaringan transportasi yang ada akan mengganggu fungsi terminal yang diharapkan. Jaringan transportasi yang ada ikut terganggu karena sistem pemberhentian untuk melakukan transfer penumpang menjadi kacau dan tidak optimal.

Terminal Kertosono yang dibangun pada tahun 1997 dan resmi digunakan pada tanggal 10 April 1998 adalah hasil kajian studi kelayakan pada tahun 1996 yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Nganjuk yaitu dengan memindahkan

lokasi terminal lama yang terletak di jalan Achmad Yani ke terminal baru yang terletak di Jalan Panglima Sudirman. Berdasarkan arahan studi tersebut bahwa kelayakan pengembangan terminal lama ke terminal baru merupakan upaya untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat, memperlancar arus transportasi dan juga untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Fidianingrum, 2010:49). Hal terjadi di terminal Kertosono kebanyakan penumpang tidak ada yang berminat untuk masuk ke terminal, mereka lebih memilih untuk menunggu bus di luar terminal karena proses pengangkutan lebih cepat, selain itu karena bus juga jarang yang mau masuk ke dalam terminal. Kinerja pemakaian fasilitas terminal masih sangat rendah dan jauh dari harapan. Tidak optimalnya pemakaian terminal maka terlihat kondisi terminal Kertosono terkesan kumuh, kurang terawat sehingga umur konstruksi bangunan terminal menjadi cepat menurun karena kurangnya pemeliharaan secara rutin.

Dampak Kebijakan yang diharapkan (*intended consequences*) atau yang diharapkan (*unintended consequences*) baik pada problemnya maupun pada masyarakat. Dampak kebijakan yang diharapkan dalam pengembangan terminal Kertosono adalah memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat khususnya dalam bidang transportasi, dan pada akhirnya akan menciptakan kelancaran arus lalu lintas. Dampak yang diharapkan adalah meningkatnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari retribusi terminal. Dampak yang tidak diharapkan yaitu ketidak patuhan masyarakat baik pengguna angkutan umum maupun penyedia angkutan umum yang tidak mau ke terminal dan lebih memanfaatkan simpang empat Kertosono menjadi terminal bayangan sesuai dengan rencana pembangunan pemerintah Kabupaten Nganjuk.

Terminal Kertosono termasuk terminal yang penempatannya kurang menguntungkan sehingga terminal tersebut kurang disinggahi bis dan sepi dari penumpang, akibatnya pemberhentian dan akumulasi penumpang berada di tempat-tempat pinggir jalan yang disukai oleh armada bis maupun penumpang, sejak sekitar sepuluh tahun terakhir terminal tersebut boleh dikatakan tidak berfungsi sehingga pemerintah mempunyai rencana baru untuk merubah terminal kertosono menjadi bangunan rumah sakit umum. Ini berarti pemerintah daerah kabupaten nganjuk harus berpikir keras untuk membangun terminal baru yang lokasinya strategis. Segi pola jaringan transportasi memang Kertosono akan banyak terjadi transfer penumpang karena merupakan persimpangan jalan utama kearah barat dan utara selatan yang dibatasi oleh sungai brantas sehingga akses timur barat sangat tergantung oleh jembatan di kali brantas. dalam hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan meneliti tentang evaluasi kesesuaian lokasi terminal di sistem jaringan transportasi kertosono.

Jadi permasalahan pokok dalam penelitian ini adalah terminal Kertosono yang sudah dibangun dengan susah payah tidak menarik dan tidak dimanfaatkan oleh armada angkutan maupun oleh calon penumpang sehingga penentuan lokasi terminal baru sangat mutlak diperlukan untuk menggantikan terminal yang tidak diminati oleh mereka pengguna terminal tersebut. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “Evaluasi Kesesuaian Lokasi Terminal Kertosono Di Kertosono Kabupaten Ngajuk (Studi Multikasus Terminal Kertosono)”

Tujuan dari penelitian ini adalah Mengetahui dan menganalisis persepsi krew bus terhadap kesesuaian terminal Kertosono, mengetahui dan menganalisis letak terminal Kertosono dilihat dari aspek tata ruang, mengetahui kesesuaian terminal Kertosono dengan renstra dan kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Ngajuk

### **Metode Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Pemilihan sampel sumber data dalam penelitian kualitatif dipilih secara purposive dan bersifat snowball sampling. Penentuan sampel sumber data masih bersifat sementara, dan akan berkembang kemudian setelah peneliti di lapangan. Subjek penelitian ini yaitu masyarakat pengguna jasa transportasi, perusahaan jasa transportasi (bus, angkot) dan pengelola terminal

Data yang dikumpulkan peneliti merupakan data primer dan data sekunder. Instrumen penelitian yang digunakan adalah lembar wawancara. Analisis data merupakan satu langkah penting di dalam suatu penelitian, dalam pelaksanaannya analisis data dilakukan untuk menyusun atau menghitung data-data yang sudah diperoleh selama penelitian. Adapun langkah-langkah dalam menganalisis data adalah sebagai berikut, reduksi data, penyajian, penarikan kesimpulan (Miles dan Huberman, 1992:31).

### **Hasil Penelitian**

Aspek-aspek yang terkait dengan tidak berfungsinya terminal diantaranya adalah aspek tata letak. *Pembangunan* sebuah terminal perlu memperhatikan lokasi. Segi penentuan lokasi terminal, terminal Kertosono dapat dikatakan strategis. Penataan terminal disesuaikan dengan Rencana Umum Tata Ruang Kota yang mengarah pada pengembangan kawasan Kertosono bagian barat. letak Terminal Kertosono didesain jauh dari daerah yang tidak padat penduduk, sehingga tidak akan berpengaruh pada aktifitas mobilitas penduduk. Implementasi pengembangan Terminal Kertosono tidak didukung atau ditunjang adanya fasilitas jalan yang memudahkan akses menuju dan meninggalkan terminal. Akhirnya pengguna angkutan umum dan juga penyedia jasa angkutan umum tidak memanfaatkan keberadaan terminal

dengan baik, hal ini dikarenakan adanya biaya tambahan baik waktu maupun materi untuk menuju terminal

Aspek yang kedua adalah jaringan rute. Meminimalisir tidak optimalnya Terminal Kertosono maka diperlukan penataan jaringan rute. Penataan jaringan dan rute ini dapat dilakukan dengan cara merubah rute yang sudah ada dan diganti dengan rute yang baru. Yang terlebih dahulu dilakukan adalah dengan cara menambah akses jalan untuk menuju dan meninggalkan terminal Kertosono, yaitu membuat jalan tembusan dari arah pasar templek dan juga memperbaiki dan memfungsikan kembali jembatan lama Kertosono. Aspek selanjutnya adalah pengguna dan penyedia jasa angkutan. Khusus angkutan umum di Kertosono kepatuhan para pengemudi dalam berlalu lintas juga menurun. Contoh ada rambu larangan berhenti di simpang empat Kertosono, tetapi kenyataannya banyak pengemudi angkutan umum tidak mengindahkan adanya rambu larangan tersebut. Para pengguna jasa cenderung lebih mengutamakan kepentingannya sendiri daripada kepentingan banyak pihak.

Aspek yang terakhir adalah penegakan hukum. Lemahnya aspek penegakan hukum menjadi salah satu alasan yang menyebabkan terminal tidak berfungsi secara maksimal. Desain simpang empat Kertosono yang ada sekarang ini banyak memberikan peluang kemudahan bagi penyedia maupun pengguna angkutan umum untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran aturan berlalu lintas. Daerah simpang empat Kertosono yang banyak terjadi pelanggaran adalah daerah sekitar persimpangan bagian timur baik lajur utara maupun selatan. Daerah sekitar persimpangan bagian timur sering terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas oleh angkutan umum bus maupun MPU. Sudah dipasang rambu larangan berhenti di sekitar persimpangan ini tetap pelanggaran terjadi setiap saat.

Ditinjau dari segi tata kota, penempatan terminal merupakan bentuk *central terminating*, dimana pendekatan ini terdapat minimal 2 hal kelebihan mendasar yakni *pertama* pada umumnya mampu berkembang karena di dukung oleh sector-sektor kegiatan ekonomi dan sosial lainnya seperti perdagangan, perkantoran, dan pendidikan yang merupakan simbiosis mutualismeterhadap kegiatan tersebut, *kedua* penempatan lokasi terminal dengan model *central terminataing* pada umumnya menimbulkan bangkitan dan tarikan secara *sustainable*. Ditinjau dari segi elemen, lokasi penempatan terminal merupakan lokasi *on street*, yang bersinggungan dengan jalan raya yang dilewati orang banyak. Penempatan lokasi pada *on street* pada umumnya juga menimbulkan bangkitan dan tarikan karena efektif dan efisien

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap beberapa armada bus yang beroperasi di terminal Kertosono menunjukkan hasil beberapa bus bersedia masuk ke dalam terminal tetapi adapula bus yang tidak bersedia



masuk ke dalam terminal, keadaan terjadi karena para pemilik bus menerima keluhan dari para sopir bus, mereka para sopir menganggap bahwa jika mereka masuk ke dalam terminal selain jalur yang dilalui tidak efisien mereka juga tidak akan memperoleh penumpang di dalam bus. Hal ini disebabkan terdapat beberapa bus yang tidak masuk ke dalam terminal dan kurangnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal agar situasi lebih kondusif. Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap beberapa penumpang angkutan kota dan bus yang ada di dalam terminal dan di luar terminal menunjukkan lokasi terminal Kertosono membutuhkan banyak penyesuaian agar pelayanan terminal kertosono dapat berjalan dengan lebih optimal.

### **Pembahasan**

Optimalnya kinerja terminal Kertosono dikarenakan adanya penentuan lokasi atau jaringan rute yang tidak efektif dimana dari hasil wawancara dengan beberapa sopir bus dan angkutan kota menunjukkan bahwasannya lokasi terminal kertosono masih membutuhkan penyesuaian dengan keinginan para sopir baik bus maupun angkutan kota, dimana dalam kinerja para sopir dikerjar dengan target setoran sehingga harus menyesuaikan waktu dalam melakukan pekerjaan mereka, sedangkan jika mereka masuk ke dalam terminal mereka membutuhkan waktu yang lama untuk dapat menaikkan penumpang sedangkan jika mereka tidak masuk ke dalam terminal waktu untuk menaikkan penumpang lebih sedikit, sehingga para sopir lebih senang untuk menunggu penumpang di luar terminal daripada di dalam terminal. Hal ini menunjukkan bahwa lokasi terminal Kertosono masih membutuhkan penyesuaian dalam segi rute jalan yang harus dilalui oleh sopir angkutan atau penyedia jasa transportasi agar kinerja terminal bias lebih optimal. Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa pelayanan terminal Kertosono dirasakan masih kurang optimal oleh para pengguna jasa salah satunya penumpang, dimana hal ini terjadi karena para petugas terminal masih belum dapat menertibkan para sopir baik bus maupun angkutan kota untuk masuk ke dalam terminal sehingga mereka lebih baik menunggu di luar terminal, meskipun mereka harus rela berdiri dan kepanasan, daripada menunggu di dalam terminal.

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap kesesuaian terminal yang disesuaikan dengan aspek tata ruang kota dimana hasil tersebut menunjukkan Rencana Umum Tata Ruang Kota yang mengarah pada pengembangan kawasan Kertosono bagian barat. Letak terminal Kertosono didesain jauh dari daerah yang tidak padat penduduk, sehingga tidak akan berpengaruh pada aktifitas mobilitas penduduk. Implementasi pengembangan terminal Kertosono tidak didukung atau ditunjang adanya fasilitas jalan yang memudahkan akses menuju dan meninggalkan terminal. Pada akhirnya pengguna angkutan umum dan juga penyedia jasa angkutan umum tidak memanfaatkan keberadaan terminal

dengan baik, hal ini dikarenakan adanya biaya tambahan baik waktu maupun materi untuk menuju terminal.

Hasil observasi peneliti jika dibandingkan dengan rencana tata ruang pembangunan daerah Kabupaten Nganjuk menunjukkan bahwa rencana pembangunan terminal sudah sesuai dengan aspek tata kota namun masih ada yang harus disesuaikan, rencana yang dijalankan oleh pemerintah daerah merupakan sebuah rencana yang baik dimana pembangunan lokasi terminal disesuaikan dengan kebutuhan pengembangan wilayah kota yang berada di pinggiran atau perbatasan kota sehingga pembangunan dapat lebih merata, akan tetapi pelaksanaan yang terjadi di lapangan pembangunan terminal kertosono menemukan beberapa kendala dalam pelaksanaan optimalisasi pelayanan dan kinerja yang mendukung suksesnya pembangunan daerah diantaranya masih terdapat penumpang yang menunggu di luar bus dengan prosentase yang lebih banyak daripada penumpang yang di dalam bus, dan juga adanya bus atau angkutan yang lebih senang berhenti dan menaikkan penumpang di luar terminal dari pada di dalam terminal, kurang tegasnya petugas dalam menertibkan bus dan angkutan sehingga kondisi ini sering membuat kemacetan di beberapa titik sekitar penumpang.

Berdasarkan persyaratan aspek normatif seharusnya pembangunan terminal Kertosono sudah memenuhi syarat karena pembangunan sudah disesuaikan dengan aspek tata ruang kota sehingga dapat membantu kota dalam mengembangkan kawasan pinggiran kota. Pelaksanaannya masih banyak menemui kendala karena kepatuhan para pengemudi atau sopir bus dan angkutan dalam berlalu lintas juga menurun. Sebagai contoh ada rambu larangan berhenti disimpang empat Kertosono, tetapi kenyataannya banyak pengemudi angkutan umum tidak mengindahkan adanya rambu larangan tersebut. Para pengguna jasa cenderung lebih mengutamakan kepentingannya sendiri dari pada kepentingan banyak pihak. Rendahnya kesadaran masyarakat untuk mengikuti dan mentaati sebuah aturan yang telah dihimbaukan oleh Dinas Perhubungan yang diberikan kepada masyarakat khususnya bagi sopir angkutan umum dan calon penumpang angkutan umum untuk tidak menghentikan dan menurunkan penumpang di simpang empat Kertosono, hal ini menjadi faktor penyebab sebuah kebijakan pembangunan terminal Kertosono tidak dapat berfungsi secara maksimal. Hal ini dikarenakan pergerakan mereka secara langsung mengganggu kenyamanan arus transportasi di sekitar simpang empat Kertosono. Kemacetan dan kepadatan kendaraan di wilayah ini tidak dapat dihindari apabila bus berhenti di sekitar perempatan Kertosono

Pembangunan terminal kertosono yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Nganjuk sudah jika ditinjau dari aspek praktis terminal masih belum sesuai, karena aplikasi yang dilakukan pada saat

terminal mulai dijalankan hingga saat ini masih belum optimal, dimana berdasarkan hasil observasi peneliti masih terjadi kemacetan di sekitar perempatan braan terutama di perempatan hingga rel kereta api. Sebagian kecil atau hampir tidak ada penumpang yang masuk dalam terminal, 98% penumpang berada di perempatan tengah kota dan sebagian di Braan, sehingga dengan keberadaannya menyebabkan kemacetan transportasi dan menjadi beban kota. Hal ini terjadi di lokasi perempatan banyak penumpang naik dan turun dengan deras, dimana arah penumpang di perempatan (*traffic light*) yang terbanyak dari berasal dari utara dan selatan. Arah utara penumpang banyak bersal dari Kecamatan lengkong dan kecamatan patina Rowo serta penduduk sekitar perkotaan Kertosono, dan dari selatan datang dari kecamatan Ngronggot. Mengatasi ketidak sesuaian tersebut, setidaknya dinas perhubungan dapat melakukan sosialisasi dan tindakan yang tegas pada para sopir bus agar mengikuti aturan terminal dan aturan lalu lintas yang sudah ditetapkan.

Segi penentuan lokasi terminal, Terminal Kertosono dapat dikatakan strategis. Penataan terminal disesuaikan dengan Rencana Umum Tata Ruang Kota yang mengarah pada pengembangan kawasan Kertosono bagian barat. letak Terminal Kertosono didesain jauh dari daerah yang tidak padat penduduk, sehingga tidak akan berpengaruh pada aktifitas mobilitas penduduk. Implementasi pengembangan Terminal Kertosono tidak didukung atau ditunjang adanya fasilitas jalan yang memudahkan akses menuju dan meninggalkan terminal. Akhirnya pengguna angkutan umum dan juga penyedia jasa angkutan umum tidak memanfaatkan keberadaan terminal dengan baik, hal ini dikarenakan adanya biaya tambahan baik waktu maupun materi untuk menuju terminal. Berdasarkan rencana pembangunan daerah tersebut seharusnya pembangunan terminal Kertosono sudah sesuai dengan renstra pembangunan daerah akan tetapi kenyataan yang ada sekarang kinerja pemakaian fasilitas terminal masih sangat rendah dan jauh dari harapan. Tidak optimalnya pemakaian terminal maka terlihat kondisi Terminal Kertosono terkesan kumuh, kurang terawat sehingga umur konstruksi bangunan terminal menjadi cepat menurun karena kurangnya pemeliharaan secara rutin, sehingga untuk dapat mengatasi hal tersebut diharapkan pemerintah sebagai pengelola terminal dapat melaksanakan penataan terminal dengan lebih baik seperti pelaksanaan kebersihan secara rutin, pengecatan tembok yang terlihat kotor dan kumuh sehingga tampak lebih rapi.

### **Kesimpulan**

1. Persepsi krew PO bus terhadap kesesuaian terminal kertosono dimana bus lebih tertarik untuk menunggu penumpang di luar terminal karena mereka dengan menunggu di luar terminal mereka dapat memperoleh penumpang yang lebih banyak dan tidak membutuhkan

waktu yang lama, sedangkan di dalam terminal selain jalur masuk yang memutar para sopir juga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk memperoleh penumpang

2. Berdasarkan aspek tata ruang, aspek normatif dan aspek praktis menunjukkan bahwa lokasi terminal menunjukkan lokasi yang strategis akan tetapi terdapat beberapa aturan yang kurang ditegak oleh pengelola terminal sehingga lokasi terminal masih membutuhkan beberapa penyesuaian dengan ketiga aspek tersebut.
3. Berdasarkan rencana pembangunan daerah tersebut seharusnya pembangunan terminal Kertosono sudah sesuai dengan renstra pembangunan daerah akan tetapi kenyataan yang ada sekarang kinerja pemakaian fasilitas terminal masih sangat rendah dan jauh dari harapan. Tidak optimalnya pemakaian terminal maka terlihat kondisi Terminal Kertosono terkesan kumuh, kurang terawat sehingga umur konstruksi bangunan terminal menjadi cepat menurun karena kurangnya pemeliharaan secara rutin.

### **Saran**

1. Letak Terminal Kertosono yang strategis tidak mampu membuat kinerja Terminal menjadi lebih optimal, untuk itu diperlukan perbaikan-perbaikan yang dapat memfungsikan kembali Terminal Kertosono
2. Perlu peningkatan fungsi pelayanan terminal secara maksimal, khususnya waktu pengoprasian dapat berlangsung sepenuhnya, untuk itu sedapat mungkin pihak pemerintah memperhatikan terhadap faktor-faktor waktu tempuh, biaya transport, jarak tempuh, daya tarik terminal, kenyamanan, keamanan, kelancaran, ketertiban dan efektifitas terminal.
3. Perlu peningkatan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada di dalam terminal sehingga diharapkan dapat menciptakan daya tarik orang ke terminal serta meningkatkan dan memperbaiki unsur-unsur sistem transportasi yang terkait dengan lokasi terminal seperti kondisi prasarana jalan yang telah rusak, penertiban moda dan trayek angkutan umum yang masuk keluar terminal sehingga trayek dapat memasuki terminal dengan teratur.
4. Lebih menekankan sanksi dan pengawasan terhadap pemilik angkutan yang tidak memanfaatkan terminal sebagai jantung pengoperasian angkutan umum.
5. Melaksanakan pembenahan terminal, kususny sarana dan prasarana serta fasilitas yang ada dan memperbaiki yang telah rusak agar kondisi terminal menarik.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Fidianingrum. 2010:49. *Evaluasi Dampak Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono.*

Jurusan Administrasi Publik, Fakultas  
Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya,  
Malang

Miles, B.B., dan A.M. Huberman, 1992 *Analisa  
Data Kualitatif*, UI Press Jakarta

Sahri. 2007:2-4. *Analisis Kesesuaian Time Table  
Dengan Permintaan Jasa Angkutan  
Penumpang Umum*. Tesis Magister Teknik  
Sipil Universitas Diponegoro Semarang

Sihono. 2006:13. *Pengaruh Lokasi Terhadap  
Aktivitas Terminal*. Tesis. Magister  
Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota  
Universitas Diponegoro Semarang.

